

**Zápis z jednání  
Dopravní komise Rady Kraje Vysočina č. 5/2014  
konaného dne 12. 6. 2014**

**Přítomni:**

1. Zdeněk Kopecký (předseda)	6. Radovan Necid
2. Pavel Štefan	7. Pavel Bárta
3. Zdeněk Kubát	8. Josef Mach (místopředseda)
4. Bohuslav Musil	9. Petr Fiala
5. Jaroslav Jirků	10. Karel Štefl

**Nepřítomni (omluveni):**

1. Jaroslav Kohout	3. Jan Tourek
2. Vladimír Černý	4. Hana Strnadová (tajemnice)

**Hosté:**

1. Martin Černý (ředitel Sekce pro rozvoj regionu)
2. Jan Míka (ředitel KSÚSV)
3. Jan Felkl (vedoucí technického oddělení KSÚSV)

**Program:**

1. Zahájení jednání a schválení programu;
2. Kontrola plnění usnesení z minulých jednání;
3. Vyhodnocení ukazatelů hodnotícího systému ředitele KSÚSV za rok 2013;
4. Aktuální informace z odboru dopravy a silničního hospodářství;
5. Projednání požadavků měst a obcí;
6. Ekonomická optimalizace silniční sítě Kraje Vysočina – průběžná informace (Martin Černý);
7. KSÚSV Běžná údržba silnic, mostů a propustků;
8. KSÚSV Akce D1 - souvislá údržba silnic a mostů;
9. KSÚSV Kácení a náhradní výsadba stromů, ošetřování stromořadí;
10. Různé;
11. Závěr.

**1. Zahájení jednání a schválení programu**

Zdeněk Kopecký, předseda Dopravní komise Rady Kraje Vysočina, přivítal všechny přítomné a zahájil jednání. Dle počtu přítomných členů konstatoval, že je komise usnášeníschopná. Přednesl návrh programu jednání, který byl 9 hlasy schválen. K zápisu z minulého zasedání nebyly vzneseny žádné připomínky.

Zdeněk Kopecký přivítal Jana Míku, ředitele KSÚSV, a Jana Felkla, vedoucího technického oddělení KSÚSV.

Jan Míka omluvil nepřítomnost Františka Kaviny, výrobního náměstka KSÚSV, a Tomáše Mátlu, technicko-správního náměstka KSÚSV.

## 2. Kontrola plnění usnesení z minulých jednání

Úkol: Rozeslat členům komise tabulku s rozpisem jednání s obcemi a prezentaci Zajištění dopravní obslužnosti Kraje Vysočina po roce 2016.

- Tabulka s rozpisem jednání s obcemi a prezentace Zajištění dopravní obslužnosti Kraje Vysočina po roce 2016 byla členům komise rozeslána, úkol splněn.

Zdeněk Kopecký informoval o své účasti na projednávání Komplexního dopravního systému s obcemi Kraje Vysočina, které se konalo dne 10. 6. 2014 v Havlíčkově Brodě. Na jednání hovořil Pavel Bartoš. Ten uvedl, že finanční příspěvky obcí kraji Vysočina na zajištění ostatní dopravní obslužnosti o víkendech by se měly pohybovat v rozmezí 50 – 100 Kč na občana ročně. V jiných krajích je tato částka nejnižší 65 Kč a nejvyšší 85 Kč. Dále zdůraznil, že v systému není prozatím řešena městská hromadná doprava (Havlíčkův Brod, Třebíč, Jihlava). V souvislosti s tímto byl na jednání vznesen dotaz ohledně placení a vzájemného řešení. Jednání se účastnili zástupci pouze 8 obcí z 50 pozvaných.

V září 2014 by měl ODSH podat komplexní informaci o tomto projednávání.

Úkol: Rozeslat členům komise předložené tabulky elektronicky.

Plán D2 – akce 2014 a 2015

Majetkoprávní příprava dopravních staveb předaných OM od ODSH – stavby, kde jsou problémy

Mapa Prioritní komunikace IROP 2014 – 2020

Mapa Prioritní komunikace v Kraji Vysočina IROP 2014 – 2020

- Předložené tabulky a mapy byly členům komise elektronicky rozeslány, úkol splněn.

V návaznosti na informace podané na minulém jednání dopravní komise o smlouvách KSÚSV se společnostmi odtahových služeb na odstraňování překážek provozu na silnicích a přidělování jednotlivých případů těmto odtahovým společnostem podle mapy jejich působnosti byl formulován následující úkol.

**Úkol:** Předložit členům komise mapu KSÚSV s vyznačenou územní působností společností odtahových služeb v Kraji Vysočina, a s kontakty na společnosti odtahových služeb. Na mapě bude vyznačeno, že jde o mapu orientační, nenárokovou.

**Odpovědnost:** Jan Míka

**Datum:** 11. 9. 2014

Jan Míka uvedl, že tato mapa je pouze orientační, nenároková. V případě calamity se mohou do dané oblasti poslat všechny tři odtahové služby. Objasnil členům komise snahu KSÚSV o profesionální fungování systému odtahových služeb.

Na jednání se dostavil člen komise Pavel Štefan.

### Vyjádření Pavla Bártý k pozvánce na pracovní jednání svolané Liborem Jouklem

Dne 12. 6. 2014 byl členům komise doručen e-mail Pavla Bártý reagující na pozvání Libora Joukla na pracovní jednání v úterý 17. 6. 2014 od 13.00 hod. určené členům dopravní komise.

Zdeněk Kopecký požádal Pavla Bártu o rekapitulaci jeho vyjádření.

Pavel Bárta uvedl, že pracovního jednání svolané Liborem Jouklem se nezúčastní. Na práci komise se mu nelíbí vzájemné vztahy mezi náměstkem hejtmána pro oblast dopravy a majetku kraje a předsedou komise. Dále uvedl, že komise není dozorčí radou pro KSÚSV, není k tomu kompetentní a nemá na to kapacity. Činnost komise by měla být směřována ke sledování činnosti ODSH a měla by být poradním orgánem rady kraje. Těžiště práce komise by mělo být v trvalé práci s koncepčními materiály kraje, které se týkají dopravy.

Zdeněk Kopecký vyjádřil nesouhlasné stanovisko k tomu, že by se komise neměla zabývat KSÚSV. Je třeba si uvědomit, že KSÚSV má rozpočet zhruba 800 mil. Kč. To je více jak 10 % rozpočtu kraje.

Pavel Bárta reagoval, že se nevyjádřil, že by se komise neměla zabývat KSÚSV.

Zdeněk Kopecký dále uvedl, že KSÚSV je příspěvková organizace, kterou řídí rada kraje prostřednictvím jejího ředitele. Dopravní komise je iniciativním a poradním orgánem rady kraje. Rada kraje uplatňuje vůči KSÚSV určité pokyny, požadavky a úkoly a vyžaduje určitá plnění. Je proto zcela legitimní v rámci činnosti dopravní komise se k tomu vyjadřovat a doporučovat, zda to nezměnit, nebo neupravit. Otázka konkrétních znalostí je otázkou kvality podkladů poskytnutých ODSH a KSÚSV a následné diskuse. Požádal členy komise, aby své náměty, doplnění a změny navrženého programu jednání komise včas uplatnili. Program jednání je možné připomínkovat i v předstihu přede dnem jednání komise. Také v rámci ročního plánu mohou členové komise navrhopvat vlastní náměty činnosti komise. Z hlediska dlouhodobé koncepční práce je problém v tom, že k materiálům, které se na ODSH připravují, nejsou v radě kraje průběžně přijímána usnesení a členové dopravní komise se o nich dozví až po jejich projednání v radě kraje, anebo těsně před tím. Jde o to, kdy jsou tyto materiály předloženy ODSH dopravní komisi k vyjádření. Paní Strnadová poskytuje pravidelně dopravní komisi aktuální informace z ODSH. V rámci těchto informací by mělo vždy zaznít, co se projednává, a co se řeší, aby na to komise mohla včas reagovat.

Pavel Bárta uvedl, že komise by měla být místem, kde se trvale pracuje s materiály. Zdeněk Kopecký tento názor plně podpořil.

Zdeněk Kopecký podal návrh na předřazení bodu č. 6 „Ekonomická optimalizace silniční sítě Kraje Vysočina – průběžná informace“ před bod č. 3.

### **3. Ekonomická optimalizace silniční sítě Kraje Vysočina – průběžná informace**

Zdeněk Kopecký přivítal Martina Černého, ředitele Sekce pro rozvoj regionu Krajského úřadu Kraje Vysočina.

K tomuto bodu programu byla pro členy dopravní komise připravena prezentace „Přístup vybraných zemí v plánování a financování silniční sítě, možnost zavedení systému hospodaření s vozovkou“, která navázala na prezentaci ze zasedání dopravní komise č. 9/2013 ze dne 7. 11. 2013. Martin Černý prezentaci okomentoval.

Prezentace obsahovala tyto základní informace:

- Cíl příspěvku
- Metodický přístup – Rakousko, Slovensko, Francie – Region CHampagne – Ardenne,
- Benchmarking – národní úroveň
  - o Základní charakteristiky (např. délka silniční sítě, dálniční známky, mýtné)
  - o Benchmarkingové charakteristiky – národní úroveň – společnosti ASFINAG (Rakousko), NDS (Slovensko), ŘSD (Česká republika), Francie - (např. dálnice a rychlostní komunikace – příjem z dálničních známek, nebo mýtného, přepočtený na 1 km, počet zaměstnanců na 1 km dálnice nebo rychlostní komunikace)
- Benchmarking – regionální úroveň
  - o Základní charakteristiky (např. investice, stav vozovky, plánování)

- Rozhodujícími faktory pro způsob oprav či údržby vozovek je jednak dopravní zatížení a také způsob zimní údržby. Z tohoto pohledu je možné silnice zatřídit následovně:
  - A. II. třída – chemická zimní údržba
  - B. II. třída – zimní údržba inertním materiálem
  - C. III. třída – chemická zimní údržba
  - D. III. třída – zimní údržba inertním materiálem
  - E. II. třída – bez zimní údržby, nebo údržba pluhováním
  - F. III. třída – bez zimní údržby, nebo údržba pluhováním
- Náklady jednotlivých oprav – opatření pro kategorie A. – F.
- Celkové roční náklady
- Stanovení kritérií v rámci programu IROP:
  - o Dopravně-hospodářský význam komunikace
  - o Stavebně – technický stav a šířkové uspořádání
  - o Intenzita dopravy, nehodovost a vliv na životní prostředí
- Stanovení ročních nákladů rekonstrukcí a souvislé údržby povrchů silnic II. třídy vybraných na základě kritérií pro program IROP

Na zářijovém zasedání komise bude k tomuto tématu poskytnuta další ucelená informace.

**Úkol:** Rozeslat členům komise prezentaci „Přístup vybraných zemí v plánování a financování silniční sítě, možnost zavedení systému hospodaření s vozovkou“.

**Odpovědnost:** koordinátorka

**Termín:** spolu se zápisem z jednání komise

Zdeněk Kopecký vznesl dotaz (upřesnění) ohledně hospodaření vozovkou. Klasické hospodaření s vozovkou je uplatňované při zachování technického stavu silnice. Mnoho silnic nesplňuje technické požadavky na zařazení v jednotlivých třídách. Jak se toto finančně projeví v těchto finančních částkách, nebo zda je to v nich zahrnuto. Dále připomenul, že problém s vozovkou je často problém podkladních vrstev. Zde dlouhodobé plánování hospodaření s vozovkou ztrácí smysl, neboť špatný je již podklad. Bez kompletní rekonstrukce celé skladby vozovky je hospodaření těžké.

Martin Černý k prvním dotazu uvedl, že zatím je hovořeno pouze o ekonomice z hlediska rozpočtu kraje (reálnost/nereálnost), a z pohledu strategického plánování. Jde o dlouhodobou záležitost, a o případné dlouhodobé držení směru koncepce. K druhému dotazu odpověděl, že prvním krokem bude provedení rekonstrukce vozovkového souvrství, včetně sanace podloží, aby se začalo s něčím, co má určitou životnost. Po 28 letech by mělo dojít u první kategorie k opakování cyklu.

Zdeněk Kopecký uvedl, že se mnoho nových povrchů během několika let rozpadne z důvodu špatných podkladů. Dále se dotázal na finanční vazbu na opravu silničních podkladů, aby se hospodaření s vozovkou dalo dlouhodobě řešit. Jak se toto promítne ve finančním vyjádření.

Martin Černý odpověděl, že je možné i to, že se v září 2014 při prezentaci dostaneme k tomu, že z hlediska rozpočtových možností není možné systém hospodaření s vozovkou provozovat. Pokud se nezmění rozpočtové určení daní a systém financování v ČR, tak je toto nereálné a nedá se zavést. Je možné otevřít diskusi ohledně změny financování i na národní úrovni.

Zdeněk Kopecký uvedl, že z materiálu musí být jasné, zda finanční prostředky, které mají kraje k dispozici, stačí, a když nestačí, tak jak to řešit na centrální úrovni. Systém hospodaření s vozovkou by se měl zavést. Otázkou je výběr komunikací, na kterých by se toto zavedlo. Systém určitě zavést u komunikací, které splňují základní technické požadavky dle typu zařazení, aby dlouhodobě nedocházelo k devastaci komunikací. U komunikací, kde je třeba celková rekonstrukce včetně podkladních vrstev, odvodnění apod., tak toto vypsát jako

požadavek (pořadí priorit) a vytvořit časový harmonogram jejich realizace. Systém hospodaření s vozovkou následně rozšiřovat o zrekonstruované komunikace.

Radovan Necid uvedl příklad komunikace (špatný stav po 5 letech od opravy) ve Velkém Meziříčí. Ohledně finančních prostředků je třeba apelovat na asociaci krajů a na ministerstva. Požádal Martina Černého, zda by mohli být v prezentaci finanční prostředky uváděné v korunách. Dále uvedl, že by bylo zajímavé i porovnání s Německem.

Jan Míka informoval o systému hospodaření s vozovkou do roku 2000 a od tohoto roku v souvislosti s finančními prostředky. V krajích nejsou finanční prostředky na silnice. Správy a údržby silnic alarmují v součinnosti se zřizovatelem, že při současných dotacích oprav silnic, bude do roku 2025 (2030) katastrofální stav. Bylo by třeba se spojit s Ministerstvem dopravy, a dalšími resorty např. Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí. Dále pohovořil o udržení provozuschopnosti silnic, narůstajícím zatížení silnic, výrobě asfaltu, a o současné legislativě (soutěžení).

Pavel Bárta uvedl, že je třeba mít v pořádku podklady – sčítání dopravy (např. Polná – Dobronín – Štoky).

Zdeněk Kopecký se vyjádřil k mapě dopravního sčítání. Jde o to, že před provedením měření musí být dán impuls, aby se na těchto více zatížených komunikacích měření provedlo. Kraj si může udělat vlastní sčítání. Při přípravě materiálu „Koncepce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina“, toto může zaznít jako jeden z podnětů pro zpracovatele. Dále se vyjádřil k termínům výběrových řízení na KSÚSV. Musí se zde změnit celý systém plánování, investic a financování dlouhodobých akcí. Ohledně kvality se dotázal, zda v zahraničí jsou stejné technické požadavky a stejné technické normy jako u nás. KSÚSV by měla toto řešit společně s ŘSD.

Radovan Necid sdělil, že by bylo zajímavé vědět, jaké jsou české, německé a rakouské normy. Řešit tuto problematiku prostřednictvím Kraje Vysočina.

Zdeněk Kubát uvedl, že jsou porovnávány partnerské oblasti, ale je třeba také porovnat srovnatelnost klimatických podmínek. Klimatické podmínky se odráží na životnosti silnic.

**Úkol:** Zjistit jaké jsou rozdíly mezi českými, německými a rakouskými normami.

**Odpovědnost:** Jan Míka

**Termín:** nebyl stanoven

#### **4. Vyhodnocení ukazatelů hodnotícího systému ředitele KSÚSV za rok 2013**

Tento bod bude přesunut do programu na zářijové zasedání komise.

#### **5. Aktuální informace z odboru dopravy a silničního hospodářství**

Tento bod bude přesunut do programu na zářijové zasedání komise.

#### **6. Projednání požadavků měst a obcí**

Nebylo sděleno, zda na odbor dopravy a silničního hospodářství byly doručeny nové požadavky měst a obcí.

#### **7. KSÚSV Běžná údržba silnic, mostů a propustků**

Jan Míka uvedl, že na KSÚSV fungují inspektoři silnic a mostů. V rámci jejich prohlídek musí být na silnicích II. tříd 2x do měsíce, na silnicích III. tříd 1x do měsíce. Toto je základní svodka

informací, co je třeba opravit, upravit, zasanovat. Informace jsou předávány do elektronického systému, a na cestmistry. KSÚSV spolupracuje dle smlouvy s ŘSD.

Běžná údržba silnic probíhá dle daných termínů v hodnotícím systému ředitele.

- Úklid po zimě a výspravy po zimě na páteřní silniční síti Kraje Vysočina a průtazích obcí do 15. 5. 2014;
- Úklid po zimě a výspravy ostatních úseků silnic do 15. 6. 2014;
- Obnova, doplnění a údržba vodorovného dopravního značení na páteřní silniční síti do 31. 5. 2014, na II. třídách do 15. 6. 2014, na ostatní síti do 30. 6. 2014
- Provedení průklestů stromoví a obrostů do 31. 3. 2014;
- Výspravy výtluků do 15. 6. 2014;
- Obnova, doplnění a údržba svislého dopravního značení, svodidel, zábradlí – průběžně;
- Údržba silniční vegetace – průběžně.

Toto se vztahuje i na mosty a propustky.

Jan Míka nařídil provést ke konci dubna 2014 videopasport komunikací - inventarizace silnic po zimě, zjištění kvality povrchů silnic, výtluky, stav propustků, inventarizace okolí. Inspektoři silnic, mostů a majetkáři mají za úkol dohledat zbývající propustky (databáze těchto staveb) u příkopů před údržbou. Je to součást odvodnění staveb. Tyto záležitosti mají prioritu.

KSÚSV umí dělat rekonstrukce malých mostů. Příkladem je Nová Ves u Chotěboře.

V rámci akcí D1 jsou zařazeny i tyto záležitosti, které KSÚSV provádí kvalitně a ve vlastní režii. Členové dopravní komise mohou obdržet seznam staveb a údržeb za loňský rok.

Jan Míka dále přiblížil strategii KSÚSV. Objasnil postup prací při sečení.

Zdeněk Kopecký upřesnil, že závady z hlediska bezpečnosti provozu zjištěné inspektory na silniční síti nebo mostech v rámci běžných prohlídek (poškozené svislé dopravní značení, výtluky, poškozené krajnice), by měly být neprodleně odstraněny. U běžných prohlídek mostů je jiný systém - 1x až 2x ročně, dle roztřídění stavu mostů.

## 8. KSÚSV Akce D1 - souvislá údržba silnic a mostů

Jan Míka uvedl, že KSÚSV u akcí D1 úzce spolupracuje s ODSH. KSÚSV řadu akcí provádí ve vlastní režii. Akce, které se musí vysoutěžit dle platné legislativy – termín první etapy je 18. 7. 2014, a termín druhé etapy je 31. 8. 2014. Na konci roku nastává 20 % - 30 % odlišnost od původního návrhu D1, dle finančních, nebo administrativních problémů. KSÚSV vždy v daném termínu, dle pravidel Kraje Vysočina předává do poloviny září daného roku podněty pro D1. Tyto podněty se vyhodnocují, a také se k nim vyjadřuje dopravní komise. Dále uvedl, že by bylo dobré, kdyby finanční prostředky v rozpočtu na následující rok, schvalované zastupitelstvem kraje, byly směrodatné a neměnné. Na tato čísla by se mohl předkládat plán D1, ODSH plán D2, a ROP na další rok.

Zdeněk Kopecký sdělil, že členové komise již obdrželi seznam akcí D1. Tento seznam je na webových stránkách KSÚSV i s termíny realizací.

Zdeněk Kopecký se dotázal na systém KSÚSV ohledně zadávání a vlastních realizací akcí D1. Dále se dotázal na nacenění prací realizovaných ve vlastní režii.

Jan Míka odpověděl, že výroba a technicko-správní úsek má k dispozici vnitropodnikový ceník. Započítává se režie, odpisy a přihlíží se na stav celostátních ceníků. V rámci vnitropodnikových výkonů je přijato memorandum. Technicko-správní úsek kontroluje výrobu, kvalitu a rozsah prací. V rámci akcí D1 jsou ve vlastní režii prováděny propustky, opravy propustků, vybírání a čištění příkopů, výměna svodidel, svislé a vodorovné dopravní značení, krajnice a doprava. Firmám se nechávají opravy, frézování, výměna obrusných vrstev. Odborné práce, sanace, zajišťují odborné firmy.

Jan Míka podal návrh, že na příští jednání komise přinese k nahlédnutí jedno výběrové řízení.

Zdeněk Kopecký se dotázal na vnitropodnikové ceníky v souvislosti s tím, že vnitropodnikové ceny by se měly blížit vysoutěženým cenám.

Jan Míka odpověděl, že nedochází k žádnému předražování. Pokud se něco udělá ve vlastní režii, fixní náklady zůstávají KSÚSV a mohou se použít do variabilních nákladů.

Zdeněk Kopecký se dotázal na projektovou dokumentaci (zkušenosti, postřehy z přípravy).

Jan Felkl odpověděl, že se připravují akce, na kterých dělá výroba, nebo výroba a zhotovitel, nebo akce, které se dávají do výběrových řízení na stavební práce. Na řadu těchto věcí je třeba projektové dokumentace. Musí se soutěžit projektanti. Je třeba mít minimálně dvouroční plánovací období. Soutěží se v blocích. V současné době jedna firma pro KSÚSV dokončuje zpracování několika projektů. Pohovořil o problémech spojených s tím, že jedna firma získá více zakázek. KSÚSV dokáže dělat ve vlastní režii i velké věci na mostech a opěrných zdech.

**Úkol:** Vytipovat technicky zajímavé stavby.

**Odpovědnost:** Jan Míka, Jan Felkl

**Termín:** září, říjen 2014

## 9. KSÚSV Kácení a náhradní výsadba stromů, ošetřování stromořadí

Zdeněk Kopecký vnesl dotaz, zda není lepší jednorázová výsadba nových stromů, než údržba přestárých stromů.

Jan Míka odpověděl, že od 1. 1. 2014 vyšla novela občanského zákoníku, kde je uvedeno, že strom vyšší jak 2,5 m musí být ve vzdálenosti 3 m od sousedního pozemku. Pokud orgán životního prostředí rozhodne, například na žádost KSÚSV, tak se stromy k silnicím nemají kam dávat. Budou stanovovány náhradní výsadby. KSÚSV uzavřela s Mendelovou univerzitou v Brně Memorandum o vzájemné pomoci a spolupráci. Memorandum bude podepsáno 17. 6. 2014. Pokud KSÚSV požádá životní prostředí o skácení stromů, tak by příslušný odborník z Mendlovy univerzity dal doporučení, co vysadit. Proces obměny, výměny stromů, by byl řešen z pozice autority. Dále pohovořil o problémech s odbory životního prostředí měst a obcí, ohledně sázení stromů s obvodem 18 cm - 20 cm, s velkým balem, a vekou korunou. I k tomuto by měla dávat podněty Mendelova univerzita. V plném proudu je 4. etapě revitalizace alejí. Velký problém je s neproověřenými firmami, které se na revitalizaci alejí hlásí. Součástí zeleně je také tráva. Obce mohou požádat kraj o finanční příspěvek na kosení travních porostů.

Zdeněk Kopecký uvedl, že by přes Mendelovu univerzitu mělo jít doporučení Ministerstvu životního prostředí, aby dalo metodický pokyn svým pracovníkům na odborech životního prostředí pověřených obcí, aby v těchto případech (náhradní výsadby) postupovali takovým způsobem, který je přírodně a logicky v pořádku.

Ze zasedání se omluvil člen komise Josef Mach.

## 10. Různé

Zdeněk Kopecký požádal Pavla Bártu, aby připravil informaci ohledně koncepce cyklostezek a cyklotras na zářijové jednání komise.

Ze zasedání se omluvil člen komise Pavel Bárta.

Radovan Necid uvedl, že v odeslaném materiálu Prioritní komunikace IROP 2014 – 2024, nenašel 4. část obchvatu Velkého Meziříčí.

Zdeněk Kopecký doporučil, řešit tuto záležitost neprodleně s Hanou Strnadovou.

Termín příštího zasedání byl stanoven na **čtvrtek 11. září 2014, od 13.00 hodin.**

**11. Závěr**

Zdeněk Kopecký poděkoval přítomným členům za účast a ukončil zasedání.

**Zdeněk Kopecký**

předseda Dopravní komise Rady Kraje Vysočina

Zpracovala Lenka Matysová dne 17. 6. 2014.